Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 30.

(Nr. 3295.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Bayern über die Fortsetzung der pfälzischen Ludwigsbahn in westlicher Richtung nach Saarbrücken. Vom 30. März 1850; ratifizirt den 12. Juni 1850.

Se. Majestät der König von Preußen und Se. Majestät der König von Bayern, von dem Wunsche beseelt, Allerhöchstihren Unterthanen die Vortheile zuzuwenden, welche sich von einer Verbindung Allerhöchstihrer Staatsgebiete, vermittelst der Anlegung von Eisenbahnen für die Belebung und Beförderung des gegenseitigen Verkehrs erwarten lassen, haben, zum Zweck der Vereinigung über ein solches Unternehmen und Behufs der Feststellung der sich darauf beziehenden Verhältnisse, bevollmächtigt, und zwar:

Se. Majestät der König von Preußen Allerhöchstihren Berghauptmann Ernst Heinrich Karl von Dechen, Ritter des rothen Adler-Ordens 2ter Klasse;

Se. Majestät der König von Bayern Allerhöchstihren Regierungs-Präsidenten Franz Alwens, Ritter des Bayerischen Verdienst-Ordens vom heiligen Michael,

welche, nach vorhergegangener Verhandlung, unter dem Vorbehalte der Ratifikation, über folgende Punkte übereingekommen sind.

Artikel 1.

Die Königlich Preußische Regierung verpflichtet sich, auf ihrem Gebiete eine Eisenbahn herstellen zu lassen, welche sich in folgender Richtung an die pfälzische Ludwigsbahn anschließt:

Von dem Anschlußpunkte an der Bayerischen Grenze über Wellesweiler, Neunkirchen an Landsweiler vorüber, nach Friedrichsthal, Sulzbach, Duttweiler und St. Johann, durch das Thal der Deutschmühle bis zur französischen Grenze nach Forbach hin.

Die Bayerische Regierung verbindet sich dagegen, die pfälzische Ludwigsbahn von Homburg bis zum Anschlußpunkte an der Grenze fortsetzen zu lassen.

Der Anschlußpunkt beider Bahnen liegt zwischen dem Wege von Mittel-Berbach nach Wellesweiler und der Blies.

Ausgegeben zu Berlin den 20. August 1850.

Artikel 2.

Die vorstehend bezeichneten Eisenbahnen sollen sich unmittelbar aneinander anschließen, dergestalt, daß die Transportmittel beider Bahnen ohne Unterbrechung von der einen auf die andere übergehen können.

Zur Sicherung dieses Zwecks werden die hohen kontrahirenden Regierungen darauf Bedacht nehmen, daß die Konstruktion sowohl der Bahnen selbst, als der Transportmittel, nach möglichst übereinstimmenden Grundsätzen und Verhältnissen erfolge.

Insbesondere soll die Spurweite in Uebereinstimmung mit den in den beiderseitigen Staatsgebieten bei den übrigen Eisenbahnen angenommenen Spurweiten überall gleichmäßig 4 Fuß 8½ Zoll englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

Artikel 3.

Die Bahn von Saarbrücken bis Ludwigshafen soll auf beiden Territorien als die Hauptverkehrbahn betrachtet werden, und damit eine dem Zweck entsprechende Benutzung gesichert ist, ertheilen die hohen kontrahirenden Regierungen sich gegenseitig die Zusicherung, den Plan für die Fahrten auf der Bahn nur nach vorhergegangener Verständigung festzusetzen, und werden demgemäß, so weit die Bahn durch Privat-Unternehmer ausgeführt wird, sich die entsprechende Einwirkung auf die Anordnung und Aenderung der Fahrten vorbehalten.

Artikel 4.

Die preußische Bahnstrecke wird auf Rechnung der Staatskasse ausgeführt und mit den erforderlichen Betriebs-Einrichtungen versehen.

Die pfälzische Ludwigsbahn wird durch die hierzu in Bayern konzessionirte Gesellschaft ausgeführt, welche in alle durch die gegenwärtige Uebereinkunft festgestellten Rechte und Verbindlichkeiten eintritt.

Artikel 5.

In der Nähe des Anschlußpunktes der bayrischen Grube St. Ingbert mit der Bahn soll eine Anhaltestelle eingerichtet werden.

Die Königlich Preußische Regierung gestattet der Königlich Bayerischen Regierung, zwischen dieser Haltestelle und der St. Ingbert Kohlengrube jede Verbindung auf der Oberfläche, mit vollem Zubehör, Beförderungs-Einrichtungen und Betriebsmittel und zwar unter Zusicherung des Expropriationsrechts herzustellen.

Es wird jedoch eine vorgängige Verhandlung über die Richtung derselben, unter Mittheilung des auf alleinige Kosten der Bayerischen Regierung auszuführenden Bauplans, Behufs des Expropriations-Verfahrens vorbehalten.

Artikel 6.

Die preußische Bahnstrecke wird in der Nähe der Bayerischen Gränze in Angriff genommen und möglichst gefördert werden, dergestalt, daß dieselbe in

mäßi-

mäßiger Frist zum Transport der Kohlen nach der bayerischen Bahn dienen kann. So weit die Umstände es gestatten, soll auch für eine baldige Ausführung der übrigen Bahnstrecke gesorgt werden.

Artikel 7.

Die Verwaltungen der beiden Bahnen sollen sich die Operations- und Baupläne für die Strecke von Homburg nach Saarbrücken gegenseitig zur Einsicht mittheilen.

Artikel 8.

Zur Erzielung einer möglichsten Uebereinstimmung in den Arbeiten, sowie zur Erörterung und Entscheidung solcher Fragen der technischen Ausführung, welche sich während des Baues ergeben, sollen die mit dem Bau beauftragten Ingenieure zeitweise zusammentreten, die Bahnstrecken bereisen und sich ihre Erfahrungen mittheilen.

Artikel 9.

Der Betrieb der Hauptbahn von Bexbach bis Saarbrücken wird gleich wie auf der ganzen bayerischen Strecke durch Lokomotiven mit Dampfkraft stattfinden, ohne jedoch eine etwa später erfundene andere bewegende Kraft auszuschließen.

Die ganze Bahn soll zu einem Doppelgeleise in der Art vorbereitet werden, daß nicht blos die Tunnel- und Kunst-, sondern auch die Erdarbeiten für eine Doppelbahn ausgeführt werden, doch bleibt der Zeitpunkt der Legung des zweiten Geleises dem Ermessen jeder Regierung nach Maaßgabe des eintretenden Bedürfnisses vorbehalten.

Artikel 10.

Der Wechsel der Personenzüge findet abwechselnd in Neunkirchen und Homburg in der Art statt, daß die Züge der pfälzischen Ludwigsbahn bis Neunkirchen, die Züge der Königlich preußischen Bahn bis Homburg gehen.

Die beiderseitigen Güterzüge wechseln an diesen beiden Stationen nur die Lokomotiven, und durchlaufen die ganze Bahn zwischen dem Rheine und der Saar.

An keiner Station dürfen die ankommenden Züge länger aufgehalten werden, als im Interesse des Betriebes nothwendig ist.

Artikel 11.

Die auf Zweigbahnen ankommenden Güterzüge sind hinsichtlich des Durchganges zu behandeln, wie die Güterzüge auf der Hauptbahn.

Artikel 12.

In Beziehung auf die Unterbringung der Fahrapparate an den beiden Stationen Homburg und Neunkirchen haben sich die Bahnverwaltungen zu einigen, jedoch behalten sich die hohen kontrahirenden Regierungen gegenseitig das

das Recht vor, in dem jenseitigen Gebiete eine eigene Lokalität zu gedachtem Zwecke herzustellen.

Artikel 13.

Das Betriebs-Reglement und das Signal-System sollen in voller Gleichheit auf beiden Bahnen eingeführt werden.

Artikel 14.

Der Tarif für die Bahnstrecke von Homburg nach Neunkirchen wird einer gemeinschaftlichen Regulirung vorbehalten. Der Tarif für die minder werthvollen Güter, insbesondere die Steinkohlen, soll auf beiden Bahnen in ihrer ganzen Ausdehnung möglichst niedrig gestellt werden.

Die hohen kontrahirenden Regierungen machen sich beiderseits verbindlich, die ein- und ausgehenden Kohlen innerhalb der nächsten funfzig Jahre, vom Tage der Auswechselung der Ratifikationen dieser Uebereinkunft, mit keinerlei Zöllen oder Abgaben zu belegen.

Artikel 15.

Die Preußische Regierung verpflichtet sich, Anstalten zu treffen, und die Bayerische Regierung, die Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn anzuhalten, daß für die auf der Eisenbahn von Ludwigshafen und Speyer nach Saarbrücken, so wie in entgegengesetzter Richtung zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, so wie von Militair-Effekten jeglicher Art, nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Den Militair-Verwaltungen der hohen kontrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniß vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten eigener Transport- und Dampfwagen zu bedienen.

In solchen Fällen wird an die Eisenbahn-Verwaltung außer der Erstattung der Feuerungskosten nur ein Bahngeld von zwei Thalern für einen Zug und eine Meile gewährt. Findet daneben auch die Benutzung der Transportmittel der Eisenbahn-Verwaltung statt, so wird die Hälfte der sonst allgemein bestehenden Tarifsätze — sowohl was die Personen als die Pferde und sämmtliche Militair-Effekten betrifft — vergütet. Auch will die Königlich Preußische Regierung eine Anzahl von Transport-Fahrzeugen so einrichten lassen, um nöthigenfalls auch zum Transporte von Pferden benutzt werden zu können, und eine Anzahl von Wagen in einer Länge nicht unter 12 Fuß zum Gebrauch bei der Absendung der Militair-Effekten bereit halten.

Die Königlich Bayerische Regierung wird dagegen darauf hinwirken, daß die Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn dieselben Einrichtungen ausführt.

Die vorgedachten Vergütigungen bei Militair-Transporten haben die beiden hohen kontrahirenden Regierungen der Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn gleichmäßig zu gewähren, sowie auch die Königlich Bayerische Regie-

gierung dieselben Vergütigungen der Königlich Preußischen Regierung für Militair-Transporte auf der Saarbrücker Bahn gewährt.

Die Bestimmungen der bestehenden Etappen-Konventionen finden auch in allen denjenigen Fällen unverändert Anwendung, wo die Militair-Verwaltungen es für angemessen erachten, sich der Eisenbahn zur Beförderung von Truppen zu bedienen.

Wenn Truppen oder Effekten einzeln oder in bedeutenden Massen zum Transport ankommen, ist der erforderliche Weitertransport möglichst ohne Aufenthalt, und zwar auch in dem Falle, wenn die Truppen- oder Transportführer augenblicklich nicht mit Geldmitteln zur Zahlung der Taxen rc. versehen sein sollten, auszuführen, und in diesem Falle, wo nämlich die Vergütung nicht sogleich erfolgen könnte, bleibt die Nachliquidation und alsbaldige Nachzahlung vorbehalten.

Artikel 16.

Rücksichtlich der Postverhältnisse wird verabredet, daß über Alles, was auf den Postverkehr Bezug hat, und soweit derselbe durch den Betrieb der Eisenbahn alterirt werden könnte, noch vor Eröffnung und Benutzung der ganzen Bahn, oder eines Theiles derselben, eine Einigung zwischen den beiderseitigen Postanstalten stattfinden soll.

Artikel 17.

Um die zur Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit bei dem Betriebe zu treffenden Vorkehrungen und Anordnungen in Uebereinstimmung zu bringen, werden die hohen kontrahirenden Regierungen eine gegenseitige Verständigung hierüber treffen, so wie überhaupt darauf Bedacht nehmen, für die Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung ein gemeinschaftliches Bahn-Polizei-Reglement einzuführen.

Artikel 18.

Zwischen den gegenseitigen Unterthanen soll sowohl bei Feststellung der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des andern übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Beförderungspreise, noch rücksichtlich der Abfertigung ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel 19.

Die hohen kontrahirenden Regierungen verpflichten sich, darauf ein wachsames Auge zu haben, daß auf den Bahnhöfen oder in den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden weder Spielbanken angelegt, noch überhaupt daselbst Hazardspiele irgend einer Art geduldet werden.

Artikel 20.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und

und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden sobald als möglich, spätestens binnen zwei Monaten zu München bewirkt werden.

Dessen zu Urkund ist derselbe von den gegenseitigen Bevollmächtigten vollzogen und besiegelt worden.

So geschehen zu Frankfurt a. M., den 30. März 1850., sage den dreißigsten März Eintausend Achthundert und Funfzig.

Ernst Heinrich Karl von Dechen. (L. S.) Franz Alwens. (L. S.)

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifizirt, und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden am 12. Juni 1850. zu München bewirkt worden.

(Nr. 3296.) Allerhöchster Erlaß vom 6. Juli 1850., betreffend die Bestimmung, daß zur Haltung der Gesetz-Sammlung und des Regierungs-Amtsblattes, außer den Räthen und Referendarien der Appellationsgerichte, auch die Mitglieder der Stadt- und Kreisgerichte, einschließlich der Einzelrichter, sowie die Gerichts-Assessoren und die Beamten der Staatsanwaltschaft verpflichtet sein sollen.

Auf Ihren gemeinschaftlichen Bericht vom 13. Mai d. J. will Ich, da die Vorschriften im §. 5. Buchstab e. der Verordnung vom 27. Oktober 1810. (Gesetz-Sammlung Seite 1.) und im §. 8. der Verordnung vom 28. März 1811. (Gesetz-Sammlung Seite 165.) mit Rücksicht auf die gegenwärtige Gerichtsverfassung einer Abänderung bedürfen, für sämmtliche Provinzen der Monarchie, mit Ausschluß des Bezirks des Appellationsgerichtshofes zu Köln, für welchen es bei den gleichförmigen, der daselbst bestehenden Gerichtsverfassung entsprechenden Vorschriften der Verordnnng vom 9. Juni 1819. (Gesetz-Sammlung S. 148.) verbleibt, hierdurch bestimmen, daß zur Haltung der Gesetz-Sammlung und des Regierungs-Amtsblattes, außer den Räthen und Referendarien der Appellationsgerichte, auch die Mitglieder der Stadt- und Kreisgerichte, einschließlich der Einzelrichter, so wie die Gerichts-Assessoren, desgleichen die Beamten der Staatsanwaltschaft verpflichtet sein sollen.

Sie haben diesen Erlaß durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Sanssouci, den 6. Juli 1850.

Friedrich Wilhelm.

v. Manteuffel. v. d. Heydt. Simons.

An
die Minister des Innern, für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und der Justiz.

(Nr. 3297.) Allerhöchster Erlaß vom 15. Juli 1850., betreffend das der Gemeinde Helden verliehene Recht zur Erhebung von Chausseegeld auf der Straße von Helden nach Oberveischede.

Auf den Bericht vom 8. Juli d. J. will Ich der Gemeinde Helden im Kreise Olpe das Recht zur Erhebung von Chausseegeld auf der Straße von Helden nach Oberveischede für drei Viertel Meilen nach dem jedesmaligen Tarife für die Staatsstraßen verleihen; auch sollen die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die bezeichnete Straße Anwendung finden.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Sanssouci, den 15. Juli 1850.

Friedrich Wilhelm.

v. d. Heydt. v. Rabe.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanzminister.

(Nr. 3298.) Berichtigung eines Druckfehlers im §. 32. der Fischerei-Ordnung für das kurische Haff vom 7. März 1845., Stück 8, Jahrgang 1845. der Gesetz-Sammlung. Vom 10. August 1850.

In dem §. 32. der im 8ten Stück der Gesetz-Sammlung, Jahrgang 1845., abgedruckten Fischerei-Ordnung für das kurische Haff vom 7. März 1845. ist nachträglich ein Fehler entdeckt worden. Es muß nämlich im zweiten Alinea des gedachten §. 32. statt:

Flügel wie Mettritze dürfen nicht mehr als einen und einen halben Fuß in der Breite haben,

heißen:

Flügel wie Mettritze dürfen nicht mehr als einen und einen halben Faden in der Breite haben,

was hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht wird.

Berlin, den 10. August 1850.

Für den Minister für landwirthschaftliche Angelegenheiten.

Im Allerhöchsten Auftrage:

v. Manteuffel.

(3299.) Berichtigung einiger Druckfehler in Tabelle B. zum §. 23. des Gesetzes vom 2. März 1850. über die Errichtung von Rentenbanken, Stück 10. der Gesetz-Sammlung. Vom 10. August 1850.

In der Tabelle B. zum §. 23. des im 10ten Stück der Gesetz-Sammlung abgedruckten Gesetzes über die Errichtung von Rentenbanken vom 2. März d. J. sind folgende Fehler zu berichtigen.

1. Von dem durch eine jährliche Rente von 5 Prozent zu tilgenden Kapital von 100 Rthlr. bleiben im dreizehnten Jahre noch zu tilgen, nicht 73,37317 Rthlr., sondern

   83,37317 Rthlr.

2. Das Ablösungs-Kapital für eine an die Rentenbank zu entrichtende Rente von 15 Sgr. ist im Laufe des Jahres 23 nicht 6 Rthlr. 15 Sgr. 3 Pf., sondern

   6 Rthlr. **17** Sgr. 3 Pf.

   und im Laufe des Jahres 25 für 10 Rthlr. Rente nicht 121 Rthlr. 25 Sgr., sondern

   121 Rthlr. 25 Sgr. **1** Pf.

3. Es treffen, bei Tilgung eines mit 4 Prozent verzinslichen Kapitals von 100 Rthlr. durch eine jährliche Rente von 5 Prozent, von der im 29sten Jahre fälligen Rente auf Zinsen nicht 2,20130 Rthlr., sondern

   2,00130 Rthlr.

4. Endlich fehlt am Schlusse der Tabelle in der ersten Kolonne mit der Ueberschrift „Nach Jahren" die Ziffer **41**.

Dies wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Berlin, den 10 August 1850.

Für den Minister für landwirthschaftliche Angelegenheiten.

Im Allerhöchsten Auftrage:

v. Manteuffel.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei.
(Rudolph Decker.)